

0. 772303



На правах рукописи

Белов Дмитрий Петрович

**ЗНАЧЕНИЕ АВИАЦИИ В УСЛОВИЯХ
ГЛОБАЛИЗИРУЮЩЕГОСЯ ОБЩЕСТВА**

09.00.11 – социальная философия

АВТОРЕФЕРАТ

**на соискание ученой степени
кандидата философских наук**

**Ростов-на-Дону
2008**

Работа выполнена в Технологическом институте Южного
федерального университета

Научный руководитель: доктор философских наук, профессор
Валентина Александровна
Поликарпова

Официальные оппоненты: доктор философских наук, профессор
Светлана Николаевна Яременко

доктор философских наук, профессор
Владимир Николаевич Шевелев

Ведущая организация:
**Южно-Российский государственный
университет экономики и сервиса
(ЮРГУЭС)**

Защита состоится «31» октября 2008 г. в 10.00 часов на
заседании диссертационного совета Д 212.208.01 по философским и
социологическим наукам в ФГОУ ВПО «Южный федеральный
университет» (344006, г. Ростов н/Д, ул. Пушкинская, 160, ауд. 34).

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГОУ ВПО
«Южный федеральный университет» (344006, г. Ростов н/Д,
ул. Пушкинская, 148).

Автореферат разослан «27» сентября 2008 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета



М.Б.Маринов

НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА КГУ



0000429032

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Современная эпоха – это эпоха глобализации, охватывающая не только экономические, но и другие аспекты социальной жизни, начиная политическими и кончая культурными процессами. Другими словами, глобализация представляет собой дифференцированный процесс, который имеет свою динамику во всех областях социальной деятельности. Обычно, одной из существенных характеристик эпохи глобализации считают необычайно развитые средства коммуникации, обусловленные развернувшейся информационной революцией (сейчас она находится на дигитальном, или цифровом, этапе): это компьютерные локальные и глобальные сети, одной из которых является Интернет, телекоммуникации, оптоволоконные кабели и т.д. Значимость современных средств коммуникации усматривается в том, что они позволяют «сжать пространство и время» со всеми вытекающими отсюда социальными, экономическими, культурными и психологическими последствиями. Однако остается как бы вне поля зрения философских исследований возросшая значимость авиации (и порожденной ею космонавтики) как одного из транспортных средств связи, во всяком случае, на авиации не акцентируется особое внимание. Вполне естественно, что это в значительной степени актуализирует проблему значения авиации в условиях глобализирующегося общества.

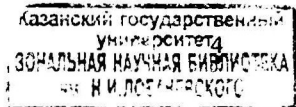
В исключительно редких случаях данная проблема находит свое выражение в работах, посвященных глобальным трансформациям современного общества. «Нации, люди и организации связываются друг с другом с помощью многочисленных новых средств коммуникации и сообщения, которые не знают государственных границ. Революция, произведенная открытиями в микроэлектронике, информационной и компьютерной технологии, дает возможность фактически мгновенно связаться с любым уголком мира, что в сочетании с технологиями телефонной связи, телевидением, кабельной, спутниковой связи и *реактивных транспортных средств* (курсив наш – Д.П.) поразительно изменило характер политического общения. Новые формы коммуникации дают возможность отдельным людям и группам преодолевать географические границы, которые некогда служили препятствием на пути установления контакта, и открывают доступ к широкому спектру социального и политического опыта, который прежде ни индивид, ни группа никогда не могли бы

получить непосредственно»¹. Здесь отмечается, что информационная революция, породившая новые средства связи и коммуникации, в сочетании с реактивными транспортными средствами позволяет «сжимать» пространство и время, что дает возможность индивиду и группам доступа к различного рода опыту.

В общем можно утверждать, что современное глобализирующееся общество не может нормально функционировать и развиваться без постоянного совершенствования авиации как транспортного средства связи и информационных коммуникаций. Подбигающееся глобальным трансформациям общество требует своего социально-философского осмысления и своего методологического анализа. Анализ специальной литературы, посвященной месту и роли современных коммуникаций в функционировании и развитии глобализирующегося общества, показывает, что внимание исследователей сосредоточено прежде всего на информационных коммуникациях. Однако практически не обращается внимания на социокультурное значение авиации как транспортного средства связи в условиях глобализирующегося общества, на значимость социокультурных функций авиации в эпоху глобализации, на выявление взаимоотношения авиации как транспортного средства связи и информационных коммуникаций, на обнаружение социокультурных возможностей авиации в условиях глобализирующегося социума. Поэтому философское осмысление данного спектра вопросов проблемы авиации в контексте глобализирующегося общества является весьма актуальным и требует своего социально-философского анализа.

Степень научной разработанности темы. В настоящее время не имеется серьезных исследований, посвященных социально-философским аспектам значения авиации как транспортного средства связи в условиях общества, претерпевающего глобальные трансформации, хотя другим проблемам различных сторон роли и места авиации в функционировании общества и жизнедеятельности человека уделяется определенное внимание. В первую очередь следует отметить, что достаточно подробно изложены биосферные, исторические, социодемографические и этнодемографические, миграционные, социологические, научные, технические и военные

¹Хелд Д., Гольдблатт Д., Макгроу Э., Пerratон Дж. Глобальные трансформации. М., 2004. С. 68.



аспекты значения авиации в эпоху глобализации в работах З. Баумана, В.Н. Бычкова, Э. Гидденса, Д. Гольдблатта, П. Дейниченко, М. Кастельса, В. Кувалдина, В.М. Лохина, И.М. Макарова, Э. Макгрю, В.А. Мельянцева, Г. С. Панатова, А. Рид, Н. Римашевской, Дж. Перратона, Г. Тревитта, К.Г. Удалова, Г.С. Фортинова, Д. Хелла, и др.¹ В небольшой, но ёмкой и фундаментальной статье А. Рид «Транспортные средства» исследуется значение транспортных средств – авиации в ее взаимодействии с морским, железнодорожным и автомобильным и показывается, что «транспортные системы – это мускулы, которые делают биосферу подвижной, которые сближают географически различные страны мира и существенно влияют на торговые и рекреационные связи»². В данном случае речь идет о биосферном подходе к анализу значения авиации наряду с другими транспортными средствами связи. Статья Г. Тревитта «Нервная система биосферы» посвящена проблеме передачи знания при помощи систем связи, их месту и роли в современном обществе. Им развивается оригинальная интерпретация мировых средств связи как относительно автономной «нервной системы», которая дает «возможность «мозгу» (человечеству) передавать знания и использовать их»³. Отсюда следует вывод, согласно которому две интегрированные новые технологии – компьютерная и спутниковая позволяют соединить сегменты связи и обеспечить функционирование в реальном масштабе времени мобильных систем связи.

Попытки косвенно осветить отдельные аспекты роли авиации в глобализирующемся обществе просматриваются в трудах В. Кувалдина и Н. Римашевской, в которых дается анализ человеческого

¹ См. Авиация и флот. Ресурсы, достижения, открытия / М.Г. Коляда. Ростов-на-Дону. 2007; Бауман З. Глобализация. Последствия для человека и общества. М.2004.; Бычков В.Н. Летопись авиации и воздухоплавания. М., 2006; Гидденс Э. Ускользающий мир: как глобализация меняет наш мир. М., 2004; Дейниченко П. XXI век: история не кончается. М., 2000.; Кувалдин В. Глобальность: новое измерение человеческого бытия // Грани глобализации: Трудные вопросы современного мира. М., 2003; Макаров И.М., Лохин В.М., Худак Ю.И. и др. // Авиакосмическое приборостроение. 2007. № 1.; Мельянец В.А. Восток и Запад во втором тысячелетии: экономика, история и современность. М., 1996; Римашевская Н. Глобализация и мировое население: социодемографические и этнодемографические сдвиги // Грани глобализации: Трудные вопросы современного мира. М., 2003; Рид А. Транспортные средства // Каталог биосферы. М., 1991; Тревитт Г. Нервная система биосферы // Каталог биосферы. М., 1991; Удалов К.Г., Панатов Г.С., Фортинов Л.Г. Самолет ВВА-14. М., 1994; Giddens A. Modernity and Self-identity. Cambridge. 1991. и др.

² Рид А. Указ. соч. С. 181-182.

³ Тревитт Г. Указ. соч. С. 184.

измерения глобализации и вызванные ею социодемографические и этнодемографические сдвиги. В исследовании В. Кувалдина показывается, что глобализирующееся общество, используя индивидов, формы деятельности, институты в качестве строительного материала, создает мегаобщество. Это мегаобщество невозможно без таких наиболее современных средств информации и транспортной связи, как Интернет (всемирная паутина) и авиация. Поскольку в современном мире человеческие ресурсы распределены неравномерно, постольку Северной Америке и Европейскому Союзу невозможно обойтись без мигрантов с других континентов. «По скромным подсчетам, вплоть до 2050 г. Европейский союз будет вынужден принимать 1,6 млн. иммигрантов ежегодно для пополнения трудовых ресурсов. Есть и другие, намного более высокие оценки будущих потребностей Европы в рабочей силе»¹. В итоге формирующееся на основе иммиграции представителей различных цивилизаций (когда в значительной степени используется авиационные коммуникации) мегаобщество даст возможность человечеству обрести единство, создать симфонию различных культур.

В работе Н. Римашевской внимание акцентируется на динамике численности и структуре мирового населения, из которых следует выводы о старении населения всего мира и привлечения странами с низкой рождаемостью (это страны Запада и Япония) иммигрантов из Китая, исламского мира и Африки. «Уже сегодня в Западной Европе женщины-мигрантки играют заметную роль в индивидуальном обслуживании пожилых граждан. Интенсивное старение населения развитых стран требует замещающей иммиграции»². Однако эта замещающая иммиграция требует для своего перемещения использования транспортных средств связи, среди которых немалое место принадлежит авиации.

Немалое внимание уделяется военному использованию авиации и космических спутников, в том числе так называемым беспилотным летательным аппаратам³. Необходимо иметь в виду то существенное обстоятельство, согласно которому война теперь «сдвигается к самому центру человеческого, социального бытия и занимает здесь,

¹ Кувалдин В. Указ. соч. С. 76.

² Римашевская Н. Указ. соч. С. 298.

³ См. Military Technology. 2006. № 9. Р. 91.

если и не главное (что, впрочем, еще предстоит выяснить), о весьма влиятельное место. В некотором отношении это дальнейшая разработка видения Гераклитом войны, которая «всему отец и всему царь»¹. Иными словами, война входит в ткань социальных отношений и взаимодействий, она детерминирует практически все стороны социальной жизни даже в мирное время. Понятно, что война и её средства, в том числе и военная авиация, неразрывно связаны с властью, собственностью и безопасностью, что находится в сфере исследований социальной философии. Сейчас война требует своего социально-философского осмысления, так как она «остается неизменным способом решения болезненных вопросов современности»².

Как известно, в эпоху Великой французской революции война стала предметом философского и научного анализа, видным теоретиком войны был Карл фон Клаузевиц, который ввел термин «туман войны» (неясность боевой обстановки) для описания феномена, который состоит в том, что с началом ведения боевых действий наступало состояние замешательства, связанное с недостаточными знаниями или полным отсутствием информации о противнике, его приблизительным определением местоположения и других факторов, влияющих на успешный результат. Наблюдение с использованием дистанционно управляемых средств в военных целях началось как воздушная разведка с использования аэростатов до применения в настоящее время беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) и спутников, и имеет целью рассеять «туман войны». Это рассеивание «тумана» дает возможность военному командованию на земле принять своевременное решение и уверенно определить обстановку на поле боя.

В настоящее время усилия в области военных преобразований, дорогу которым прокладывают США, а с некоторых пор к этому процессу подключились другие страны, сфокусированы не только на увеличении преимуществ военной техники с новыми технологиями, но больше на объединении существующих технологий и достижения такого положения, когда общий результат, полученный всеми национальными средствами многочисленных правительственных

¹ Макродинамика: Закономерности геополитических, социальных и культурных изменений / Под ред. Н.С. Розова. Новосибирск. 2002. С. 294.

² Социальная философия: Словарь / Сост. И ред. В.Е. Кемеров, Т.Х. Керимов. М., 2003. С. 54.

учреждений, превзойдет сумму результатов каждого такого средства в отдельности. «Дистанционно управляемые средства наблюдения формируют большую часть усилий в области военных преобразований в XXI в., т.к. они используются не только для рассеивания «тумана войны», но также способствуют быстрому повышению точности поражения целей в глобальном масштабе»¹. Вполне естественно, что сейчас во всем мире разрабатываются такие сложные беспилотные вооруженные летательные аппараты, которые могут долгое время находиться над полем боя и не только передавать разведывательную информацию, но и успешно атаковать противника. «Стремление насытить поля будущих сражений всевозможной электроникой – не самоцель. Это позволит совершенно изменить характер боя, поскольку все солдаты в любой момент будут знать обо всех действиях своих товарищей»². Таким образом, авиационные аппараты кардинально изменяют военную культуру, что влечет за собой цивилизационные изменения.

Вместе с тем, анализ этих и ряда других исследований значения авиации, ее роли и места в условиях глобализирующегося общества показывает, что в социально-философском аспекте данная проблематика изучена еще в недостаточной степени. Если говорить в целом о комплексе литературы по данной теме, то следует отметить, что наиболее часто проблема значения авиации в контексте глобализации является предметом рассмотрения военных специалистов, социологов и политологов, которые стремятся выявить ее функции в контексте подвергающегося глобальным трансформациям общества. Необходимо отметить, что в отечественной философской литературе практически нет исследований, посвященных значению авиации в эпоху глобализации, особенно социокультурным функциям авиации как одного из средств транспортной связи. Поэтому перечислим ряд неразработанных и мало исследованных вопросов, требующих своего социально-философского анализа. Во-первых, авиация сжимает социокультурное пространство и время, в котором существуют и взаимодействуют локальные цивилизации современного мира (западная, исламская, китайская, японская, индийская, российская, латиноамериканская и африканская). Во-вторых, авиация позволяет

¹ Там же.

² Дейниченко П. Указ. соч. С. 261.

осуществлять минимальную мобильность населения крупных государств, сохранение их территориальной, экономической и культурной целостности в рамках локальной цивилизации. В-третьих, авиация резко ускоряет процесс диффузии культур различных цивилизаций, способствуя обмену идеями, инновациями и вещами. В-четвертых, авиация интенсифицирует взаимодействие разных локальных цивилизаций, что ведет, в конечном счете, к формированию мировой цивилизации. В-пятых, авиация глобализирует существующий мир локальных цивилизаций со всеми вытекающими отсюда социокультурными последствиями. В-шестых, авиация интегрирует разные локальные цивилизации в единую мироцелостность, гомогенизирует разнородный мир культур и цивилизаций, что повышает надежность значительно усложнившегося мира. В-седьмых, само развитие авиации стимулирует научно-технический прогресс, вызывает к жизни новые технологии, обуславливает космизацию культур и цивилизаций. В-восьмых, авиация играет определенную роль в современных войнах и в борьбе с терроризмом. Это позволяет сделать вывод о том, что тема значения авиации в условиях глобализирующегося общества требует специального исследования с применением философской методологии.

Цель и задачи исследования.

Целью предпринятого исследования является социально-философский анализ значения авиации как транспортного средства связи в условиях глобализирующегося общества. В соответствии с поставленной целью работы представляется необходимым в ходе исследования решить следующие **задачи**:

- рассмотреть цивилизационные аспекты авиации;
- показать влияние глобальной цивилизации на развитие авиации;
- разработать методологические основы изучения авиации как явления глобализирующегося общества;
- рассмотреть социокультурные функции авиации в эпоху глобализации;
- проанализировать взаимоотношения авиационных связей и информационных коммуникаций в условиях глобализирующегося общества;
- показать социокультурные возможности авиации в контексте эпохи глобализации.

Объектом исследования являются социокультурные характеристики транспортно-информационных аспектов глоболизирующегося общества.

Предметом исследования выступает социокультурное значение авиации как транспортного средства связи в испытывающем глобальные трансформации обществе.

Методологические основы исследования. В данной диссертационной работе используется парадигма глобализации, аксиологический подход, теория информационного общества и концепция транспортных связей, методы социально-философского анализа, методы научного анализа и синтеза. Для выяснения значения авиации как транспортного средства связи в глоболизирующемся обществе используются результаты зарубежных и отечественных исследований цивилизации, авиации и информации в социологии, культурологии, теории коммуникаций, информатики, глобалистике и теории систем.

Научная новизна исследования состоит в получении следующих результатов:

- рассмотрены цивилизационные аспекты авиации как транспортного средства и средства связи, которые обусловлены спецификой глобализации и современной информатизацией;

- показано влияние глобальной цивилизации на развитие авиации и определено ее место связанное с ее ценностью для повседневной жизни и освоения космоса;

- разработан методологической конструктор исследования на основе взаимоотношения авиации и культуры в рамках современной глобальной цивилизации, связанных с тенденциями технизации и эстетизации, а также динамикой научно-технического прогресса;

- рассмотрена классификация социокультурных функций авиации в эпоху глобализации, обусловленные диалогом цивилизаций;

- дан анализ взаимоотношения авиационных связей и информационных коммуникаций в условиях глоболизирующегося общества, который принимает форму социального гибридного пространства;

- показан ряд социокультурных возможностей авиации в контексте эпохи глобализации, что вызвано взаимодействием локальных культур.

На защиту выносятся следующие основные положения:

1. Место авиации в системе современной глобальной цивилизации определяется детерминировано-вероятностным характером последней, ее ценностью для повседневной жизни общества, освоением космоса и возможностями спасения цивилизации от различного рода природных и социальных катастроф. Взаимоотношение авиации и культуры в рамках техногенной цивилизации проявляется во взаимодействии усиливающихся тенденций технизации и эстетизации, определяется развитием современного научно-технического прогресса, вызванного к жизни потребностями динамичной техногенной цивилизации, требующих новой научно-инженерной картины мира, и использованием интеллектуальных технологий, вызванных к жизни потребностями войн нового поколения.

2. Авиация является неотъемлемой частью всеобщей культуры и определяющей ценностью современной цивилизации. Особенности авиации как транспортного средства и средства связи в формирующейся глобальной цивилизации – гипермобильность, неотъемлемая часть всеобщей культуры и ценность современной цивилизации. Значение авиации в современном мире, когда общество испытывает глобальные трансформации, обусловлено ее генезисом в контексте мировой цивилизации, представляющей собой систему локальных цивилизаций, и развитием научно-технического прогресса.

3. Методологическая основа изучения значения авиации в современном глобализирующемся обществе представляет собой аксиологический подход. Последний охватывает достаточно широкий круг различных теорий ценностей, каждая из которых несет тот или иной мировоззренческий потенциал и культурные установки. Методологический конструкт исследования выстроен благодаря использованию в качестве концептуально-методологических основ парадигмы техногенной цивилизации, концепции интеллектуальной культуры, парадигмы глобализации, аксиологического подхода и теории информационного общества.

4. Социокультурные функции авиации в эпоху глобализации обусловлены взаимодействием существующих локальных цивилизаций с их культурами в ходе их диалога, что в итоге влечет за собой формирование единой сложной мировой цивилизацией и симфонией разнообразных культур, и противоречивым характером

взаимосвязи процессов глобализации и усиления самобытности локальных культур.

5. Современной глобальной экономике и информационному обществу соответствует новая пространственная форма, которая развивается в разных социальных и географических контекстах, - мегаполисы, чье функционирование и развитие невозможно без авиации. Взаимоотношение авиационных транспортных связей и информационных коммуникаций (Интернет, различного рода информационные сети) в условиях глобализирующегося общества является дополнительным и лежит в основе социального гибридного пространства как единства информационных сетей и транспортных средств.

6. Взаимодействие локальных цивилизаций в контексте глобализирующегося общества порождает ряд социокультурных возможностей авиации, к которым относятся потенциал глобальной этики, трансконтинентальная и региональная миграция, гомогенизация сложного разнородного мира различных культурных идентичностей, что ведет к формированию фрактальной культурной идентичности, сжатие времени и пространства, выработка у индивида как системообразующего фактора общества и культуры многоканального восприятия сложного, динамичного и нелинейного мира.

Научно-практическое значение исследования. Выводы, полученные в ходе проведенного исследования могут найти применение при формировании концепции развития средств транспортной связи, акцентирующей внимание на взаимосвязи авиационного, морского, автомобильного и железнодорожного транспорта, а также в ходе диалога между представителями различных культур. Результаты данного исследования могут использоваться в курсах и спецкурсах по философии, культурологии, социологии, политологии, истории науки и техники.

Апробация работы. Содержание диссертационной работы обсуждалось на заседании кафедры истории и философии Технологического института Южного федерального университета, на Международной научной конференции (Таганрог, апрель 2007 г.), на научных конференциях профессорско-преподавательского состава и семинарах кафедры истории и философии Технологического института Южного федерального университета. Основные положения диссертации отражены в монографии, статье и тезисах, общий объем

которых составляет 0,625 печ. л., из них 1 работа объемом 0,25 п.л. опубликованы в изданиях, включенных в список ВАК Минобрнауки РФ.

Структура диссертации. Диссертационное исследование состоит из введения, двух глав, в каждой из которых по три параграфа, заключения, списка использованной литературы.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы диссертационного исследования, степень её научной разработанности, определяется её объект, предмет, цель, задачи, методологические основы исследования, характеризуются полученные результаты с точки зрения их научной новизны, формулируются положения, выносимые на защиту, показана теоретическая и практическая значимость работы и апробация.

Глава первая «Концептуально-методологические аспекты изучения авиации в цивилизационной системе глобализирующегося общества» состоит из трех параграфов. В ней выявлены особенности авиации как транспортного средства связи в формирующейся глобальной цивилизации, определяется место авиации в системе современной техногенной цивилизации, рассматриваются взаимоотношения авиации и культуры.

В **первом параграфе «Цивилизационные аспекты авиации»** показано, что детерминированно-вероятностный характер современной техногенной цивилизации связан с ее ценностью для повседневной жизни и освоением космоса. Рассмотрены исторические этапы взаимодействия авиации и цивилизации от мечты о полете человека до современного этапа космизации культуры. В работе показано, что авиация как фундаментальное изобретение кардинально изменило функционирование цивилизации только с появлением летательных аппаратов.

Применение реактивного двигателя в гражданской авиации стало подлинной революцией в транспорте. Низкие операционные расходы на использование реактивной авиации позволили ей стать экономически доступной для обычных людей во всем мире. В советской цивилизации авиация занимала существенное место. Именно в Советском Союзе был спроектирован самолет из будущего – самолет-амфибия вертикального взлета и посадки ВВА-14, созданный гением советского авиоконструктора и ученого Р.Бартини.

В настоящее время возрос интерес к анализу взаимосвязи гидроавиации и цивилизации. Освоение мирового океана требует с необходимого использования такого транспортного средства связи, как гидроавиация. В работе дается обоснование значения гидроавиации для современной цивилизации. «Более половины всего населения мира проживает на высоте ниже двухсот метров и благодаря воздействию социально экономических условий жизни людей, их хозяйственной деятельности, уровню развития производства тяготеет к побережьям морей и океанов. Одна треть человечества живет в 60-ти километрах от океанского и морского побережья и связано с морской деятельностью человека». К тому же постоянно увеличивается объем морских перевозок, без которых трудно представить международную и региональную торговлю. Средиземное и Черное моря находятся на перекрестке культур и цивилизации.

Авиация прочно вошла в повседневную жизнь большинства стран мира, относящихся к разным культурам и социумам. В мировых масштабах происходит ошеломляющий рост количества авиaperевозок. Общее число пассажирских перевозок в Европе будет удваиваться примерно каждые пятнадцать лет. Воздушный транспорт сейчас – общедоступное средство сообщения.

Средства транспортной авиационной связи делают мир подвижным, сближают географически различные страны мира и существенно влияют на торговые рекреационные связи.

В связи с бурным развитием космонавтики произошла космизация современной культуры в рамках прежде всего советской и западной цивилизации. К этому процессу космизации подключаются страны китайской, японской, индийской, латиноамериканской цивилизаций.

«В настоящее время выполняется ряд проектов, связанных с межпланетным Интернетом; ...происходит интеграция разного рода передаваемых данных в единый информационный поток».

В связи с этим идет дальнейшая разработка проблем искусственного интеллекта, решение которых дает возможность использовать нейросетевое управление летательным транспортным средством, математическое моделирование распределения ресурсов в мультиагентных системах, необходимых для создания беспилотных летательных аппаратов.

Во втором параграфе «Влияние глобальной цивилизации на развитие авиации» показано, что значение авиации в современном мире, когда общество испытывает глобальные трансформации, обусловлено ее генезисом в контексте мировой цивилизации, представляющей собой систему локальных цивилизаций, и развитием научно-технического прогресса.

Для этой цели рассмотрены факторы генезиса авиации: кардинальные изменения в перевозке грузов и людей, научная революция на рубеже XIX – XX столетий, когда была разработана теория и практика полета аппаратов тяжелее воздуха; потребности военного производства. Результатом бурного развития авиации стало сжатие пространства и времени, что способствовало коммуникациям между локальными цивилизациями, интенсифицировало диалог различных культур Запада и Востока.

Развитие цивилизаций как детерминированно-вероятностной системы привело посредством бифуркаций и средств коммуникаций к появлению авиации, которая, в свою очередь, стала преобразовывать саму цивилизацию. В работе говорится, что эволюция авиации и культуры взаимосвязаны постольку, поскольку производство летательных аппаратов требует высокой культуры специалистов, занятых в авиационной промышленности и исследовательских институтах. В работе рассмотрена эволюция взаимосвязи авиации и культуры на основе оценки качества с использованием критерия совершенства авиационных транспортных средств в исследованиях Л.Г. Фортинова.

Им получена формула, в которой «критерий конструктивного совершенства» связан с массовой (весовой) отдачей летательного аппарата гражданской авиации, расчетной максимальной дальностью полета этого летательного аппарата и средней крейсерской скоростью полета летательного аппарата. Этот критерий конструктивного совершенства органически связан с эстетическим идеалом – одного из детерминант социальной и культурной эволюции, так как действие эстетического идеала проявляется на вершине социального здания.

Результаты исследования эволюции авиационных (и автомобильных) транспортных средств показывают, что их качество определяется квалификационным потенциалом их разработчиков (конструкторов и проектировщиков) и исполнителей. В основе же этого квалификационного потенциала лежит культура того или иного общества, которое таким образом влияет на конструкторскую и

проектную деятельность в области авиации – одной из самых наукоёмких производств. Современная авиатехника только в том случае удовлетворяет критерию конструктивного совершенства, если культура (доля знаний в квалификационном интеллекте) разработчиков и исполнителей соответствует золотому сечению: 62% культуры и 38% технических знаний.

На основе существования двух тенденций человеческой деятельности – тенденции эстетизации и технизации, делается вывод о том, что аэрокосмической промышленной системе в информационном обществе необходимо выполнять постулат «мир спасёт красота», что означает гуманистический характер искусства и культуры. Соотношение авиации и культуры является позитивным, если выполняется условие, сформулированное И. Пригожиным: «Наука во благо человечества возможна лишь в том случае, если научный подход основательно укоренен в культуре в целом». «Природа» человеческой деятельности зависит от культурных ее составляющих. В авиационной области XXI века наступило время создания целостных человеко-машинных комплексов «человек – техническая система – среда», в которые внедряются новые перспективные технологии с учетом особенностей культуры. Авиация является неотъемлемой частью всеобщей культуры и определяющей ценностью современной цивилизации.

Однако существуют и негативные последствия, которые обусловлены динамикой научно-технического прогресса, в том числе и в области авиации. На основе идей западных исследователей в области техники Ж. Эллюля, К. Митчема, М. Хайдеггера делается вывод о том, что современная философия может найти выход из сложившегося глобального кризиса культуры техногенной цивилизации.

В третьем параграфе **«Методологические основы изучения авиации как явления глобализирующегося общества»** обосновывается необходимость социально-философского анализа авиации в глобализирующемся обществе.

Первой методологической основой исследования авиации является парадигма техногенной цивилизации. Авиация в качестве транспортного средства связи представляет собой социокультурное явление, порожденное в рамках именно техногенной цивилизации. Показано, что авиация – это не только техника и технология, но и неотъемлемая часть всеобщей культуры, ценность современной

цивилизации. В рамках классической ньютоновской картины мира был создан двигатель внутреннего сгорания, на основе которого оказалось возможным создать автомобиль и самолет. Если нынешняя техногенная цивилизация перейдет в новое качественное состояние, то техника и техническая деятельность будут пониматься в качестве интеллектуальных и социокультурных процессов особой среды обитания человека. Деятельность человека имеет техническую основу.

Существенным для нашего исследования является то, что техника вместе с соответствующими ей технологиями «погружена» в культурный контекст социума. На нее оказывают влияние культурные схематизмы, картины мира, социальные институты, ценности и установки современной личности, структуры техногенной цивилизации. Техника оказывает влияние на перечисленные факторы.

Второй методологической основой изучения особенностей авиации является интеллектуальная культура. Понятие «интеллектуальная культура» включает сферу идей и мысли, естественные и физические науки, область эстетики (искусство, литература, музыка и т.д.).

Распространение интеллектуальной культуры при помощи авиации и телекоммуникаций означает экономическое и социокультурное влияние глобализации на все происходящие изменения.

Третья методологическая основа исследования особенностей современной авиации – это теория информационного общества, описывающая глобализирующийся социум. В информационном обществе значение авиации обусловлено тем, что при помощи аэрокосмических аппаратов возможно функционирование в глобальном масштабе информационных магистралей и телекоммуникаций, по которым осуществляется распространение ценностей различных культур. В современном информационном обществе «теоретическое знание играет ключевую роль... в отличие от предыдущих эпох, доминировали практическое и ситуативное знания» (Ф. Уэбстер). Такое теоретическое знание сейчас лежит прежде всего в основе науки и технологий, в том числе и в основе комплекса авиационных дисциплин, новейших высоких информационных технологий, используемых в авиации.

Информационное общество – это своеобразная планетарная система, которая соединяет людей информационными связями и

которую Н. Моисеев охарактеризовал как Коллективный Разум. Коллективный Разум – это объединение локальных интеллектов. Усложнение связей между мыслящими индивидами происходит не только благодаря использованию информационных магистралей и телекоммуникационных сетей, но и растущему числу непосредственных контактов между индивидами при помощи реактивной авиации. Эта единая глобальная информационная система дает возможность использовать интеллектуальные системы для управления авиационными потоками, чья интенсивность достигает колоссального значения.

Четвертой методологической основой исследования значения авиации в современном обществе выступает парадигма глобализации, органически связанная с информационной революцией. В глобализирующемся обществе сознание и поведение индивида определяется обществом как «сеть» непосредственных межличностных отношений. Модель общества, описанного Дюргеймом, заменяется моделью Зиммеля. В последней на основе «сети» «непосредственных межличностных отношений люди вырабатывают свои представления и ориентации». В становлении глобально-информационного общества значительную роль сыграла современная аэрокосмическая и авиационная промышленность. В XX веке преобладающее развитие, которое определяло направление движения цивилизации, имела аэрокосмическая и авиационная промышленность.

Пятой методологической основой изучения значения авиации в современном глобализирующемся обществе является аксиологический подход. Основы этого подхода разрабатывали В. Виндельбанд и Г. Риккерт. Процесс обмена ценностями представителями различных культур и цивилизаций осуществляется путем информационных магистралей и непосредственно благодаря авиационным коммуникациям. В глобализирующемся обществе непосредственная трансляция ценностей происходит в немалой степени посредством авиации как гипермобильного средства транспортной связи.

Глава вторая «Социокультурные характеристики авиации в контексте особенностей глобализирующегося общества» состоит из трех параграфов.

В ней рассматривается знание авиации через призму ее социокультурных функций. Получают свое доказательство тезисы:

1) взаимоотношение авиационных транспортных связей и информационных коммуникаций в условиях глобализирующегося общества носит дополнительный характер и образует социальное гибридное пространство; 2) взаимодействие локальных цивилизаций в контексте глобализирующегося общества порождает ряд социокультурных возможностей (функций) авиации.

В первом параграфе второй главы «Социокультурные функции авиации в эпоху глобализации» обосновываются, исходя из биосферного подхода, социокультурные функции авиации. Через понятия «Мим», как единицы трансляции культурного наследия, можно подойти к «грезам» – модели природной и социальной реальности, которые определяют поведение человека. Человеческая культура и природа человека конституируются в процессе генно-культурной коэволюции. На основе биосферной культурологии П. Рикс-Марлоу выделяет 12 основных видов культур, каждая из которых имеет свои мимы, темы, сцены и грезы. Осуществление их позволяет культурам адаптироваться нелинейным образом к изменяющейся геополитически и геоэкологически среде. Здесь же на основе понятия глобалтеха (глобально-технологического вида культуры) показано, каким образом авиационные средства оказывают влияние на развитие мировой экономики и культуры. Представители глобалтеха перемещаются между анклавом путем авиации как самого гипермобильного транспортного средства связи.

Отсюда вытекает социокультурная функция авиации – глобализация существующего мира локальных цивилизаций путем массового туризма и деловых путешествий. При этом аэропорт – это яркий пример «однородной космополитической среды, которая простирается по всему Земному шару» (М. Тидури). В процессе глобализации авиация сжимает социокультурное пространство и время, в котором взаимодействуют локальные цивилизации (западная, исламская, китайская, японская, латиноамериканская, африканская), что ускоряет обмен идеями, инновациями.

Авиация в условиях глобализации способствует мобильности населения разных государств, принадлежащих к различным цивилизациям, интегрирует разные локальные цивилизации в единую мироцелостность, повышает надежность мира. Через авиацию происходят процессы миграции – перемещения в поисках работы, образование диаспор, процессы завоевания и колонизации, при этом интенсифицируются процессы диффузии культур. Авиация

гомогенизирует разнородный мир, делает его относительно однородным. Диффузия различных культур приводит к фрактальной культурной идентичности.

Также значительный потенциал присущ социокультурным возможностям авиации, которые связаны с усиливающейся тенденцией урбанизации глоболизирующегося общества.

Здесь также рассматриваются такие социокультурные функции авиации, как обеспечение безопасности человека в беспилотных летательных аппаратах, в том числе и для эффективной борьбы с терроризмом, проект автономного наблюдателя, взаимодействующего со спутниковой глобальной системой авиации (GPS).

В настоящее время выявлен широкий набор военных и гражданских задач, где беспилотные летательные аппараты показывают высокую эффективность. Поэтому можно говорить о таких социокультурных функциях авиации, как наблюдение, разведка, рекогносцировка, ретрансляция связи (в целом, функции безопасности), а также многочисленные функции контроля в гражданской авиации.

Второй параграф «Авиационные связи и информационные коммуникации в условиях глоболизирующегося общества» посвящен ответу на вопрос: Каким образом средства авиационной и космической транспортной связи способствуют в эпоху глобализации функционированию телекоммуникаций и электронных каналов?

Здесь показано, что глобализация связана с новейшими информационными и коммуникационными технологиями, прежде всего с Интернетом. На основе того, что «мегаполисные районы в эпоху Интернета характеризуются одновременно и пространственным расползанием, и пространственной концентрацией, гипермобильностью и зависимостью от коммуникаций и транспорта» (М. Кастельс), в диссертации делается вывод о существовании новой пространственной формы – мегаполисы. Мегаполис, сосредоточив в себе гигантскую демографическую, экономическую и технологическую мощь, использует авиацию как значимое средство транспортной связи.

В этих мегаполисах с единством информационных сетей и транспортных связей, в том числе и авиации, мировая экономика представлена сетью «ворот в глобальный мир».

Если государство имеет «ворота в глобальный мир», то это служит основанием для вхождения национальных, политических, экономических, научно-образовательных и культурных элит в узкий клуб мировой элиты, принимающей ключевые решения на глобальном уровне в каждой из этих сфер. Почему такие сети действуют на очень ограниченной по размеру территории? Ведь важнейшим компонентом интеграции социальных сетей является, согласно Ф. Фукуяме, доверие, которое формируется через личные контакты, что позволяет индивидам развивать бизнес. Таким образом, персональные контакты в эпоху глобализации в политике оказываются незаменимыми и осуществляются благодаря авиации – самому скоростному средству связи. Эффективность глобальной этики как системы определенных универсальных норм, как показано в исследованиях Д. Фритце, зависит от живых персональных связей, которые в эпоху глобализации устанавливаются посредством авиации. Обширная правительственная и межправительственная деятельность имеет тенденцию «во всё возрастающей степени действовать в условиях международной среды» (В. Кларк). Подобные контакты невозможны без авиации. По мере того «как мировые воздушные пути и околоземные орбиты становились все более оживленными, возрастала и роль режима международных телекоммуникаций в распределении международных прав на использование свободных радиочастот и орбит» (Д. Хелд). Такова роль авиации в функционировании телекоммуникаций.

В третьем параграфе второй главы «Социокультурные возможности авиации в контексте глобализирующегося общества» показано, что взаимодействие локальных цивилизаций в контексте глобализирующегося общества порождает ряд социокультурных возможностей авиации. В работе показано, что существующая трансконтинентальная миграция происходит благодаря авиационным средствам связи.

Воздействие глобальных и региональных образцов миграции на страны бывает разнообразным. Благодаря авиационным средствам транспорта трансконтинентальная миграция открывает различного рода социокультурные возможности. Миграция требует институтов транспорта, сопровождается движением новых идей, решений, верований, знаний, норм, принципов. Именно транспортные (авиационные и водные) и коммуникационные инфраструктуры

определяют стоимость, степень риска, скорость и масштаб потенциальной миграции.

В данном параграфе под социокультурными возможностями понимаются тенденции развития авиации. Одной из социокультурных возможностей авиации является гомогенизация разнородного мира.

На основе фрактального подхода, используя оригинальное исследование В.А. Поликарповой, в работе получает объяснение феномен культурной идентичности в условиях глобализации. В процессе инкультурации и аккультурации индивид осваивает ценности разных культур, что приводит в результате к дробной размерности его культурной идентичности. Это означает, что в эпоху глобализации благодаря трансконтинентальной и региональной миграции, осуществляемой преимущественно авиационным и морским путем, происходит диффузия, смещение представителей различных культур и цивилизаций. Таким образом формируется мультикультурное общество.

Немалый вклад вносит авиация в гомогенизацию сложного мира различных культур, когда в условиях глобализации человек путешествует по всему миру. Он принадлежит к культуре «абсолютного настоящего»(З. Бауман).

В работе показано отличие киберпространства и кибервремени от пространства и времени в авиации. Авиация, сжимая время и пространство, дает возможность человеку ощутить всю полноту своего бытия.

Общий мировой поток пассажиров, проходящих через мировые аэропорты, удвоится к 2010 – 2015 гг. и будет равен почти 3,2 млрд. пассажиров в год. Для этого нужно будет решать многочисленные проблемы с реорганизацией аэропортов.

Развитие авиации стимулирует научно-технический прогресс, способствует развитию новых технологий, влечет за собой космизацию культур и цивилизаций. В данном параграфе даются прогнозы технологического лидерства цивилизаций. Подчеркивается, что технологический прогресс необходим для обеспечения лидерства России в глобальном технологическом пространстве. Представляет интерес применение интеллектуальных систем в современных летательных аппаратах – «интеллектуальной обшивки» (Т. Томас).

Развитие аэрокосмической индустрии с ее высокими технологиями способствует ускорению научно-технического

прогресса, от пятого технического уклада к шестому. Новые социокультурные возможности открывают зарождающийся «космический туризм», что обусловлено происходящей лунной гонкой между США, Россией и рядом других стран.

В заключении делаются выводы концептуального и теоретико-методологического порядка, подводятся итоги, намечаются перспективы дальнейшего исследования.

Основные положения диссертации отражены в следующих публикациях автора:

1. *Белов Д.П.* Возможности и значение авиации в эпоху глобализации // Гуманитарные и социально-экономические науки – Ростов-на-Дону: Изд-во СКНЦ ВШ, 2007, №5. – С.61-63. 0,25 п.л.
2. *Белов Д.П.* Цивилизационная функция авиации // Известия ТТИ ЮФУ. Специальный выпуск. Материалы LIII научно-технической конференции профессорско-преподавательского состава. 2008. № 1. С. 238. 0,1 п.л.
3. *Белов Д.П.* Генезис авиации в контексте детерминированно-вероятностной системы цивилизации // Статистические методы в естественных, гуманитарных и технических науках / материалы Международной научной конференции. Часть 1. – Таганрог: Изд-во «Антон», 2006. – С.17-19. 0,25 п.л.
4. *Белов Д.П.* Социокультурные функции авиации // Известия ТРТУ. Специальный выпуск «Материалы LII научно-технической и научно-методической конференций профессорско-преподавательского состава, аспирантов и сотрудников ТРТУ». Таганрог: ТРТУ, 2006. №9 (64). С.111. 0,1 п.л.

1С -

ЛР №020565 от 23 июня 1997 г.
Подписано к печати «22» сентября 2008 г.
Формат 60*84 1/16 Бумага офсетная
Офсетная печать. 1,6 п.л.
Заказ № 278 Тираж 100 экз.
«С»

Типография Технологического института
Южного федерального университета
ГСП 17, Таганрог, 28, Энгельса, 1.